

東播内陸部開発の方向づけ

竹 内 正 巳

ま え が き

中国縦貫自動車道の建設によって、にわかに脚光を浴びてきた東播内陸部は、大阪都市圏の50軒圏にはいり内陸工業適地として、或はまた住宅適地として、極めて大きい開発ポテンシャルをもつ地域である。加古川上流に位置し、西脇、小野、加西の3市と社、滝野、中、加美、八千代、黒田庄の6町（面積718方軒—兵庫県総面積の8.6%、人口191千人—県総人口の4.2%）よりなる東播内陸部は、その背面を山にさえぎられているが、南部は所謂東播台地がひろがっており、瀬戸内海気象区に属して、雨量はやや乏しいにしても、気候温暖な地域で広い開発適地をもっている。古くから西脇を中心とする繊維産業のほか、小野のそろばん、金物や、つり針等各種の特産をもち、近年近代工場の進出をみるようになった。

すなわち、建設中の中国縦貫道が地域の中央を東西に横ぎり、滝野にインター・チェンジが設けられることが明らかになって、急激に企業の進出や、用地買収が行われるようになった。滝野インター・チェンジは、滋賀県の栗東インター・チェンジとはやや性格がことなるにしても、民間企業による周辺部の用地買収状況からみて無秩序な開発が行われ、栗東の二の舞を演んずる危険性は充分ある。兵庫県においては、内陸工業地帯としての開発を考慮しているようであるが、在来産業や農業との関係、さらには住機能との関係を調整しながら、秩序ある開発を行うためにはどうすべきか、また滝野インター・チェンジのもつ流通センターとしての役割や住宅地としての開発方向をどう規定すべきか等多くの考慮すべき問題がある。たまたまこの地域を視察する機会をえたので、これらの点を中心に開発方向をさぐってみることとする。

東播台地ニュータウンの建設

大阪都市圏の拡大発展の方向と、この地域がもっているポテンシャルな力、それを引き出していくであろう中国縦貫自動車道の建設とを考慮すれば、東播台地ニュータウン建設計画調査報告書（兵庫県43.3）にえがかれた構想を地域発展の起動力として打出すことを支持してよい充分な理由がある。大都市のもつ求心的な構造とそ

のために引きおこされる過密地域拡大の悩みを解消していくためには、そこに住み、そこで働く条件を整備しながら、新しい都市づくりを行っていくことが必要で、現在大阪の周辺部で建設されているようなベッドタウンとしてのニュータウンでは地域を拡大しての過密化の拡散を招くに過ぎないし、大都市周辺の工業だけの団地の建設も、母都市との輸送負荷の増大せしめる結果となるからである。この悩みを解消していくためには、職住接近と同時に或る程度関連接触部門が地域内に存在しうる形で新しい都市づくりを考えねばならない。このような都市づくりを近畿地区で考えるとすれば、琵琶湖東南部について、東播内陸部が、距離的にみても、その地域がもっている開発条件からみても最適であるといえるが、琵琶湖東南部は開発の当初におい計画的な都市づくりが行われなかつたため、無秩序な開発が行われ、今日では手の下しようもない状態になってきている。その原因の1つが、送り出し側と受け入れ側の協力関係が、行政の壁や水の配分問題等とからんでスムーズに行われなかつたことにあったといえる。東播台地の場合はその開発がはじまったばかりであるのと、琵琶湖東南部におけるほどの開発ブームや思惑にわざわざされることが少いと思われるし、また神戸との関係では行政の壁が問題となることがない。ニュータウン建設の方法としては、ロンドンにおけるニュータウン、アクトによる都市づくりが参考になるが、この場合は都市の規模が小さいため（最大規模10万）職住接近を充分保証するだけの職場をつくり出すことができなかった。

東播ニュータウンが25~30万人規模で構想されているのは、この意味で可成り広い職場を開きうることとなるが、周辺には既存の諸都市があるから、それをも含めて30万人内外規模の都市建設を目指して、この地区の中核都市を先づ建設していくということが必要となるであろう、そこに導入されるべき工業としては、電機、輸送機器（自動車）、食料加工、家具を中心とするインテリア製品のほか、この地区の伝統的産業である織物の再編されたものとしてのファッション・インテリア関係部門としての発展が考慮されるが、それら部門の原材料、製品の輸送保管のために滝野I・C周辺に整備された物的流通施設団地を併せもつことが必要となるであろう。また

この地域の各都市は、機能分散的であり、全体としてのまとまりがないから、中核となる都市を育てながら地域の中心施設を整備し、2次生活圏の核としての、公共公益施設、文化教育施設、医療保健施設と買物、ショッピング、娯楽諸施設を整備していくことが必要である。その構図は原則的には既述の東播台地ニュータウン建設計画(43.3)の案に従ってよいと思われる。

現実的アプローチとしての中規模団地の分散配置

新たな構想によるニュータウンの建設は、理想案ではあっても、各市が併立してそれぞれの立場から地域開発構想を打出し、またこの地域への企業進出が、民間の恣意な活動に委ねられている現状からいえば、現実にはニュータウン構想を背景にもちながら、より現実的なアプローチを考えねばならない。それは開発熟度がそれほど進んでいないことと、既存の繊維産業の、この地域でもつ重要性が極めて大きく、また各種の伝統産業を既に数多くもっているということからいって、全体としての土地利用構想をたて、そのなかでそれぞれの地区で用地の用途地域を指定して、新規導入企業をはりつけると同時に、伝統産業の構造改善をはかっていくという方法を当面とらざるをえないものがあるからである。工場用地としては「地方進出工業の立地指向性調査報告」(兵庫県44.3)に示されているが、それによるとまとまった適地としては小野市(95.4ヘクタール)加西市(100.7ヘクタールと29.7ヘクタール)社町(162.5ヘクタールと93.5ヘクタール)滝野市(110.6ヘクタール)で、殆んどが中国縦貫道以南の地域に集中しており、100~150ヘクタール内外のものが4団地ある。適正業種としては、機械、金属や電機のほか繊維と家具類をあげることができる。したがって将来のニュータウン構想を背景にもちながら集団適地を指定して、そこへの導入をはかるということが实际的な改善の策として考慮されねばならない。

要求される流通施設の性格と規模

中国縦貫自動車道完成時の昭和51年における滝野I・C出入貨物は道路公団の推定によれば1日8,000トン強で、うち東側出入貨物が75%内外を占めて約6,000トン、西側出入貨物は2,000トン内外と推定されるが、この推定は地域輸送需要を詳細に検討して算定されたものでなく、マクロ推計によって一応の見通しがたてられているに過ぎない。したがって貨物の内容を詳かにしえないが、この地域の特産である繊維、新しく導入されてくるであろう機械、食品等の荷動きを中心とし、この地域の農林畜産品と地域で需要される商品のほか、中国縦貫自動車道を通じてこの地域に持込まれる農林水産物とそれらをも含

めて行なわれるであろう木材製品や食品加工の諸製品がこれに加わることとなると思われる。

これら商品のうちにはメーカーからユーザー或は卸商を通じてユーザーや小売に直接はこばれるものもあるだろうが、荷動きの増大につれてストック、ポイントとしての倉庫(自家用、営業用)やトラック、ターミナル施設を必要とするようになり、滝野I・C周辺はそのような物的流通施設の機能地としての役割をもつことが要求されるにいたるであろう。

中国縦貫自動車道に関係をもつ貨物の圧倒的部分は阪神に関係をもつものが多い。従って阪神に対するストック・ポイントとしては、神戸I・Cや宝塚、吹田、茨木等に将来建設され、或は現在存在し、或は建設中のものが使用されることとなろうから、滝野I・C周辺はそのような意味での集配センターとはなりえないであろう。しかしこの地域の現在の道路交通についてみると、国道175号線を中心として南北の貨物の流れが既に相当あり三木、小野周辺では1日5~6千台、滝野周辺で4~5千台の貨物車が動いている。また主要地方道である西脇山崎線(社周辺)では3千台、西脇、三田線(社周辺)千台、三木山崎線(小野周辺)3.6千台、同(加西周辺)2千台、中北条線(加西市周辺)2.4千台、姫路篠山線(加西市周辺)2.3千台、同(滝野周辺)千台のほか、この地域に関係をもつ県道においても500~1,000台の貨物車の動きがある。また43年度の国鉄加古川線の西脇駅は発着貨物は年間2万トン内外、社駅1万トン内外、粟生駅1.5万トン内外、三木線三木駅2.6万トン、北条線北条駅1.5万トンで、全体として発着ともに僅少ではあるが、貨物の内容としては、発送は農産品のほか金属(金物)、機械(電機)、到着はソーダ、糸、鋼材、木材、肥飼料等である。工業化の進展とともにその輸送量も増加するであろうが、一方道路輸送に切りかわってくるものもあり、滝野インターに集配機能をもつ1日取扱い3~4千トン規模のトラックターミナルとストックポイントとしての流通倉庫の建設ならびに1部卸機能の移駐が必要となるものと思われる。それは周辺との集荷、配送においては道路事情からいって、小型トラックを使用しなければならないものもあるし、中国縦貫自動車道を効率的に使用するためには、まとまった取引単位として大型トラックを使用しなければならないものがあるからである。

高速道路のインターチェンジ周辺は、そこが交通の要衝であるため、地価の上昇が著しく、大都市の周辺は勿論のこと中間地帯においても、モーターやボーリング場等を中心とした宿泊やレジャー施設が急速にはりつく傾向がある。ことに大都市圏周辺のI・Cは、遠出のドライバーが一息を入れるところであり休憩やレジャーのた

めの施設の建設が先行し、流通センターとしての機能整備が必要となった段階では用地の入手に困難を感じるという場合が多い。(東名、名神の接点小牧 I・C 等の例) あらかじめ流通施設センター用地を確保しておく必要があるが、前述の貨物の動きの想定からいえば、規模的には20ヘクタール内外でことたりるものと考えられる。

導入産業と伝統産業との調整

ニュータウン方式の大規模開発にしる、中規模団地を或る程度分散せしめるにしる職住接近をはかり、そこに住み、そこで働く条件を整備していくことが必要であるのはいうまでもない。この地域は、阪神への通勤圏外にあり、また当初は地区の労働力を使用できるから上述の条件の整備も容易であるといえるが、繊維を中心とする在来産業が大きい雇用吸収の場となっており、兼業農家も多いから、導入産業と在来産業の競合が問題となる。したがって新規導入企業はより積極的に職住接近による新規労働力の確保をはかることが一層必要である。現在この地域は人口減少を続けており、新規産業導入によって、労働条件、労働環境のよい職場が開かれるようになれば、流出がとまり、また都市からの逆流もおこるであろう。しかし新しい産業への適応能力をもった労働力ということになれば、新規労働力の流入をはからねばならないのはいうまでもない。こういった意味では工業団地造成については在来産業をも含めて、新しい地域社会の建設をはかるという構想をもつことが必要であり、在来産業、農業を含めて多くの調整を必要とする問題が発生することとなるから、それへの対応を考えておかねばならない。

農村工業化構想における諸問題

一般に新規導入工業は、多くの場合、農村の低賃金を求めて進出してくるものが殆んどであるが、とくに繊維雑貨部門ではそれが多く、これに対して、軽電機や機械部品等においては、労働力がたしかに大きい魅力ではあるが、大都市地域の過密の弊をのがれ、交通の利便と用地を求めて分散化してくるもので、労働集約的な生産であっても、質のよい労働力を必要とするものがある。さらに都市における用地拡張難から新規立地の大型工場の分散化がこれに加わる。このような一般的な動きのなかで政府は、米作の生産調整とからんで、「農村工業化」構想を具体化しようとしているから、農村地域への工場進出はさらに活発化するものといえる。しかし、都市の過密化解消、余剰農地利用、工場分散による雇用促進をねらいとする通産省と、農業の近代化に主眼を置いて「田園工業都市」を構想する農林省とではそのねらいに

可成りの相違がある。前者の場合は現在府県で行なっている「内陸工業団地造成事業」を大中に拡充して、資金面の裏付けとして、地方債の起債限度枠を増額し、進出企業の設備資金についても、開銀、中小企業金融公庫に新たに融資枠を設けて手当するほか、特別助成措置や、必要な立法措置を講じようとするもので、通産省の考え方に準拠して工業化を進めるとなれば立地条件がすぐれ工業化の見込みのある地域を中心にまとまった規模で、団地造成の促進がはかられることとなる。これに対し農林省の場合は農村側に主体性をもった分散を考えているから小規模分散的とならざるをえないものがあると思われる。「総合農政のもっとも重要な点は、規模が大きく高能率な近代的農業を育成していくことと考えている。具体的には自主経営農家を育成しこれが農業生産のかなりの部分を占めるべきである。しかし、兼業農家を含めた各種の集団的生産組織も重要であり、さらに近代的農業機械の施設をフルに活用する生産加工、流通を一貫した広域営農集団の形成も考慮されるべきである。以上の目標のため、まず、構造政策を推進する。つまり農地法、農協法の改正をはかるとともに、農業者が他産業へ円滑に転職できるよう離農の援助、促進のための施策を考えねばならない。これは中高年齢層対策の農業と両立する産業の誘致、農家2、3男対策などの角度から「田園工業都市」の実現を考え、同時に農業者の老後の不安が残らないよう年金制度を創設し、経営規模の拡大にも役立てる。」(倉石農相45.2.6談・毎日新聞45.2.7記載)

産業再配置法(46年国会提出)制定による「内陸工業団地」造成をねらいとする通産構想と、「農業の構造改善」に主体をおく農林の「田園工業都市」構想とでは、誘致の対象となる地域も導入の規模もことなるであろうが、東播内陸部の現実からいえば、通産省の工業団地を中心に近代工業を導入することに主体を置いて、農家副業的となりやすい小規模分散的な農林省の構想を従とすべきであろう。それはすでにこの地域には兼業農家を下請とする織布業が広汎に存在しており、弱電機や、機械部品の下請を多数つくるということは、それとの競合がおこるほか、農工未分離のままの労働力の利用が行われ農業の近代化に対して、必ずしもプラスとならないものがあるからである。近代的労使関係のもとで定着しうる近代工業の導入によって、農工分離を考えると同時に、農業自体を企業的にも採算がとれる方向にもっていくことが基本であらねばならない。たとえば、「近畿中部両圏の接点に当たる三重県の伊賀地区は、名古屋、大阪を結ぶ名阪国道の整備にともなって、地元の女子労働力目当ての内陸型工場の進出が相次ぎ、地元での求人難が深刻になってきた。このため、この地区の中心市上

野では、男子流出防止につながる中規模以上の企業を選別誘致したいと、これまでの業種を問わない誘致方針に転換が生じている。首都圏の内陸部である栃木県でも、一年ほど前から工業化が進んでいる県の中南部については、化学、機械関係の「オートメ工場」など人手のかからない工場を選別誘致する方針を打ち出している。また宮城県では①既存工場と通勤圏が競合する工場の誘致は控える。②工場建設、買収など設備投資をしない工場は歓迎しない。③これまで進出の多かった縫製、弱電、食品などの誘致を規制するなど、選別基準を設けて誘致活動にあたっている。熊本県もこれまで豊富な労働力を看板にあげてきたが、繊維工業に必要な県内の中卒女子の減少など、男子労働にたよる工場誘致に転換する方針である。さらに福井県でも若年女子目当の工場を敬遠し今後は男子高卒採用型および農村余剰労働力活用型の工場を優先する方針を決定した。」（大阪府立商工経済研究所「農村工業論序説」46.3）等にもみるごとく、低廉な労働力目あてに進出する企業は各地で敬遠されており、基幹的な男子労働力流出防止に役立つ近代工場の進出をのぞむ傾向が強まっている。東播内陸部は機業地であるだけに女子労働力を多く雇用する工場の誘致は当然地元の抵抗にあうものと考えられる。

伝統産業の新時代への適応化

しかしこのような考慮もそれが、単に地元企業を保護温存するというをねらいとして行われるだけでは開発促進の効果はうすい。この地域最大の産業である西脇の繊維産業は大きい転換期にきており、現在のままの形で経営を続ける限り、その発展はのぞめないからである。当然一方で設備近代化による省力化が考慮されねばならないが、それと同時に需要の多様化への即応を考慮して、ファッション産業やインテリア産業との結びつきを深めていくことが必要となる。しかしながら、西脇のギンガムを中心とする織布は特惠供与ともからんで後進国の追いあげを真正面からかぶっている製品であるうえに、原糸メーカーや商社或は産地問屋の支配を強くうけており自主的に製品の転換をはかるだけの力を地元のメーカーはもっていないから、ファッション産業やインテリア産業との結びつきを深めていくといっても自力ではそれを果たしえないものがある。元方企業側が、オルガナイザーとなって、それを行なうか、地元側で協業化して集約化をはかりつつ、新しい製品開発をはかり、それを県がバック・アップする形で、試験研究と販路開拓を援助するということが必要である。

繊維産業のほか、この地域には伝統産業として、打刃物（草薙鎌、ハサミ、ナイフ、庖丁等）やそろばんのほ

か播州つり針やブドウ酒等各種の特産がある。これらの特産は全般として需要が停滞ないし減少傾向にあるうえに大部分が農家の兼業によってその生産が支えられている零細企業の製品であるため、新しい製品への転換も、機械化による合理化も困難な状態にある。しかもこれら特産の生産の統轄者は問屋である場合が多い。これらのうちには、つり針のように、釣人口の増大によって需要に応じ切れないものもあるが、零細なメーカーの存在が問屋を必要とし、また問屋の存在が、兼業的な零細なメーカーの存続を可能とするという関係もあって、それが近代化へのネックとなっている場合が多い。県としては特産担当課において生産流通販売を一貫して指導していく必要があるし、メーカーも協業化による集約化と新しい需要に即応する新製品の開発をはかる必要がある。労働集約商品、ハンド・メードの商品のよさを保存しながら、特色あるデザイン、ワンセットとしてのファッションやインテリア製品としての機能的結合の方向を検討する必要がある。併せて労働力確保のため、教育ならびにレクリエーション施設の充実と、新製品開発のための試験研究機関の設置が考慮されねばならない。

これら特産は、その生成の時期をさかのぼれば、古くは徳川、明治時代にその起源を有するものもある。変動のはげしい時代を生き抜いて、今日なお存続し、なかには発展をしめしているものもあるということはおどろくべき事実でもある。生産の統轄者としての問屋に依存して市場開拓への努力をしてこなかったため、新しい時代の需要への即応がおくれているものがある。地域開発ははなばなしい新規産業の導入を中心に考えられ勝であるが、それは開発の1つの側面に過ぎない。兼業農家の余剰労働力に依存して存続しているのは1つの強味ではあるが、それだけではより低廉な労働力をもつ後進地域の追いあげにあって、その存立基盤はくずれていくであろうし、農業の近代化への展開にもマイナスの作用をもつ。しかも近代的企業が進出してくれば、低賃金労働力の基盤は急速にくずれていく。保護温存に主眼を置いて新規導入産業との調整をはかるということになれば、成長性ある産業の発展を下から足をひっぱることとなる。政府の行なっている中小企業の構造改善施策にはこのような性格をもつものが多い。基本的には社会保障の下支えを充分行ないながら、脱零細政策を展開していくことが必要であるが、一方で伝統産業の産地集約化と協業化をおし進めながら、問屋の羈絆を脱して自らが新しい展開をとげるように技術、経営、市場開拓等あらゆる面で県が総合的な施策を強力に打出していく必要がある。

農工分離を目指す前向きの調整

この地域の住民の就業構成からいえば第1次産業の比重はたかく、農村地域としての特色をもつが、多くの伝統産業をもち、また河成り都市化もされているので、農民人口の比重は40%でも専業農家が多く、決して純然たる農村地域ではない。したがって、この地域のもつ近郊農村としての有利な条件を生かしえない状況にある。県の政策としては農業を重視し、東条ダムをはじめ、東播用水計画による農業用水の確保につとめ、農業構造改善事業をおし進めつつあるが、米(酒米)、蔬菜、花き、果実(ブドウ、柿)、酪農いずれをとっても、生産単位としては小さく、主産地形成を期待できるほどの規模ではない。しかも他方では農林省の農住構想による地域指定が小野、社で行なわれ、加西市と加美町では整理計画が進行し、或はそれを終っており、都市化の波と自営農家、企業的農業の創設との調整をどうすべきかについての方向づけも充分でないものがある。したがって農民としても土地価格の値上りに期待した経営を続けており兼業による収入に依存できることと相まって営農意欲のうすい、生産性の低い農業を存続せしめる結果となっている。ために滞留する兼業農家を多数かかえ、一方で農地改廃と請負耕作的なものが増え、或は副業的農業から観光的農業への転換の一部にみられつつあるが、純農家として7桁台の収入をうることでできる農家は千戸台しか期待できないともいわれる状態である。

したがって工業化の波は、兼業農家の増大という形で農家所得を増大せしめているが、農業所得としては相対的に低下しており、さらに基幹労働力を農業から引抜かれ、農業は婦女子と老人の労働に依存し、地価の値上りを期待しての意欲の乏しい経営を増大せしめ、農業の構造改善、自立経営農家、企業的農家への発展の途がますますはばまれるという結果になりつつある。そしてこの地域が、今後都市化の波をますますうけ、レクリエーション需要が増大してくれば、観光農業へと切りかわっていくものも増大するであろうが、都市近郊に所在しているという利点を考慮すれば、高級蔬菜や酪農経営を主体とする企業的農業が充分成立しうる条件がある。一方で土地所有権と耕作権を分離し、農協を中心として、協業化による中規模機械農業をおし進めることが必要であり他方では高級蔬菜や花きを中心として小規模ではあっても、より資本集約的経営による企業化がはかられる必要がある。農業として進むべき基本線を打出し、その線を守りつつ、農工調整をはかるということが必要である。それは保護政策的見地からする農工調整ではなく、農工分離の方向を目指す前向きの調整に通ずるものであり、

その視点にたつて用地、用水や労働力についての調整がはかられる必要がある。

住機能とレクリエーション需要

ニュータウン方式による職住接近とならんで、この地域におしよせてくる都市化の波は、セカンド・ハウスのな住機能と、レクリエーション需要の面でも著しいものがあるであろう。それはこの地域が近郊農村としての色彩をもち、居住地として優れた環境をもっているが、通勤圏外にあり、また日帰りレクリエーション地としての条件を多分に有しているからである。

産業や人口の大都市地域への集中は、今後も依然として続くであろうが、中心市での常住人口は減り、人口増加地帯は中心市の周辺20~30軒圏から、圏域をひろげて40~50軒圏、さらにそへ外側へとびつつある。それにつれて通勤圏が拡大し、通勤人口が急速に増加するであろうが、高速鉄道をもたない東播内陸部では、圏域的には50軒圏そこそこでも通勤圏には這入り難い。しかも住機能という点からだけでいえば、神戸北I・C周辺は一層すぐれているし、宝塚I・C周辺にも住宅地としての開発の余地が多くのこされている。したがってこの地域においては、既述のように職住接近のニュータウン方式の開発が考慮されねばならないこととなるが、他方では週日を大都市の勤務地で単身住いし、休日を50軒~100軒圏の環境のよいところで家族とともに過ごすというセカンド・ハウスの住宅需要の要求にもこたえる必要がおこってくるであろう。

現在大阪市等においては、市内での職住接近をはかる再開発が考慮されているが、都市機能の純化効率化をねらいとする高層立体化、機能化された都市、自然喪失、環境悪化の著しい都市内で住機能を重視した住みよい街づくりをはかって職住接近をはかるということには自ら限界がある。しかも国際化、情報化時代の大都市では24時間都市としての機能をもつことをますます要求されてくるであろうから、勤務の関係上、都市内に居住を必要とするものの数は著しく増えるであろう。しかし独立家屋をもって住むには家賃、地代が高過ぎるし、アパート住いでは家族の生活、子供の教育に支障を生ずる。結局働き手の単身居住を余儀なくし、またそれを必要とする場合が多くなり、家族は郊外地の環境のよい所に住み、一家の働き手は休みを家族と共に過ごすという居住形態が増大せざるをえない。もしそれをさけようとすれば、通勤が容易な郊外地に生活の本拠をおき、そこから通勤するという従来の居住形式をとるということになるが、24時間都市の機能に即応できる居住地といえ、中心市に連担接続した地域しかない。郊外住宅といえ、かつ

ては緑と太陽の町として魅力に富むものが多かった。しかし今日では中心市に連担、接続した地域は、スプロールエリア化し、そこは混乱と混雑の代名詞化さえしている。生活環境、都市施設のうえでは、中心市におけるよりも劣悪化している場合が多い。そこからの脱出方法として、団地住宅の建設が20～30軒圏、或は40～50軒圏へと拡大されつつある。そこはニュータウンの名によって呼ばれていたが、純然たるベッドタウンとしての団地住宅で、画一的で個性がない。そのうえ24時間都市としての機能をもつ中心市への毎日の通勤ということになれば、時間的、経済的、肉体的ロスも大きい。現実には多くの人がそれをしのばねばならないであろうが、核家族化した世帯の集団でつくられている居住地近隣社会は地域社会としての精神的連帯性も共通の文化的基盤もない。一家の働き手は近隣居住社会とは殆んど没交渉で、そこから毎日人間疎外の著しい機能化された職域社会に通っていくが、通勤距離が遠くなるにつれて精神的、肉体的苦痛は急増していく。彼等は居住地、職域の2つの社会と通勤という目的だけで未知の人々が乗り合わせて形成しているマス社会との3つの社会にわたって、日常の生活をおくっている。その何れにおいても、自主選択の余地のある時間と空間をもちえない状態にある。いわば自己不在の社会生活を余儀なくされており、それが僅かばかりの選択の余地を働かせうる各種のレジャーへと人々をかりたてる。多少余力のある人々は日帰通勤圏には遠いが環境のよいところにセカンドハウスや憩いの場を求めることとなる。

セカンドハウスを文字通り解すれば、その原型は3V時代（ビザ、ビラ、ビジット）や3P時代（プレーン、プール、プレース）に想定される別荘や農園、プール付住宅ということになり、その候補地は全国的となる。しかし今日セカンドハウスという言葉から連想されるものは、より日常生活との結びつきが深く、都市圏周辺100キロ圏内外に求められる憩いの場、自然接近の場としての住宅である。しかしそこは日常生活の場ではないから生活上の便宜は2の次に考えられ、自然環境が重視され、利用が季節的に片寄るから、その管理には特別の費用を必要とするし、既述の24時間都市機能に対応する住機能とはなりえない。そこで、この要求にこたえながら都市の仮寓地に住む働き手の家族の居住地、第2の故郷としての性格をもつ地域でのセカンドハウスの要求が強まってくる。この場合は働き手が休日を家族と生活を共にし、週日の特定の日に主婦が主人の世話をかねて都市に出てくることができ、週日でも、時間に余裕さえあれ

ば、随時帰宅できるという生活様式がとられることが必要となるから、中心市から50～100軒圏にその建設が考慮されてよい。そこは生活の根拠であり、日帰生活や子供の教育の便利さが充分考慮されねばならないし、文化面、精神面における連帯性が地域社会として生れてくる必要がある。したがって既存の聚落に融合する形で、或は新たな居住者が新しい地域社会の建設を試みるという形でその建設が行なわれることが必要となる。大阪都市圏の周辺50～100キロ圏にはそれに適した地域が数多くあるが、東播内陸部の丘陵地やその周辺聚落も絶好の候補地となる。ニュータウン建設のなかにそのような要求をも併せて組み入れていくなれば、生活の便宜のほか、老人や婦人の働き場、生甲斐のある生活をそこで見出す機会も増えるであろうし、伝統産業をより都市人の嗜好や趣味にあった工芸品的なものにつくりかえていくきっかけをつくることもできる。

東播内陸部は、このような住機能に適しているばかりでなく、都市人の日帰りレクリエーション地としても、好適している。現在のレクリエーション地や施設は、地域住民の需要に応ずる程度のものが多いが、中国縦貫自動車道路の開通にともなって、急速に都市からの入込みが増大するであろうから、あらかじめ観光レクリエーション・ルートを設定して播磨としての広域観光ルートにのせるとともに、施設整備を行なう必要がある。そのためには、この地域に対するレクリエーション需要の性格を知り、それへの対応の基本的方向を検討しておく必要がある。

この地域は、特別に雄大な風景や温泉保養地をもっているわけではないが、自然を失った大都市に住む人々が野山や緑地を移動して変化を求める（環境をかえる）というニーズに応ぜられるだけのおだやかな自然と旧蹟をもっている。それは若い人々の能動的なレクリエーション需要にはむかないかも知れないが、各年齢層を通じて四季をたのしむことができる。もし若者の能動的なレクリエーション需要にも応じようとするならば、自動車工業の導入と関連して青野野原を中心として、サーキットの建設を行なうとか、航空予備練習をかねたスポーツ・センター的なものを考慮することも可能である、企業や各種団体、大学等の研修やセミナー施設の設置にも好適しており、レクリエーション施設のうちにはこれらとのかねあい建設が考慮されてよいものも多いであろう。もし町村合併等によって小学校や公民館等の諸施設で空いているものがあれば、このような目的にそれを利用することもできる。